MI2013-1

船舶インシデント調査報告書

（地方事務所事案）

仙台事務所

１　漁船第五十三新吉丸運航不能（機関損傷）

横浜事務所

２　油タンカー第三近祥丸運航不能（燃料供給不能）

３　水上オートバイアンフィニティー運航不能（機関損傷）

神戸事務所

４　砂利運搬船明盛丸運航不能（機関損傷）

門司事務所

５　漁船秀徳丸運航不能（機関損傷）

長崎事務所

６　漁船２０１恵比須丸運航不能（機関損傷）

７　旅客船ふえにっくす運航阻害

那覇事務所

８　油タンカーほうえい運航不能（機関損傷）

平成２５年１月２５日

JTSB 運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

本報告書の調査は、本件船舶インシデントに関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない。

運 輸 安 全 委 員 会
委 員 長　後 藤 昇 弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

６　漁船２０１恵比須丸運航不能（機関損傷）

船舶インシデント調査報告書

平成２４年１２月２０日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　　庄　司　邦　昭
委　　員　　根　本　美　奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成２４年８月２３日　１４時３０分ごろ
発生場所	長崎県西海市瀬戸港西方沖 西海市所在の頭（かしら）島南灯台から真方位２６３°６，０５０ｍ付近 （概位　北緯３２°５４．４′　東経１２９°３４．４′）
インシデント調査の経過	平成２４年９月１０日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	漁船　２０１恵比須（えびす）丸、１９トン ＮＳ２－１０６１１（漁船登録番号）、株式会社勉水産 ２０．７０ｍ（Lr）×４．２８ｍ×１．９１ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、５５８．９８kW、平成９年３月２８日
乗組員等に関する情報	船長　男性　４７歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日　昭和５９年４月２６日 免許証交付日　平成２０年１０月２７日 （平成２６年４月２５日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機６番シリンダのクランクピン軸受、ピストンピン軸受及び主軸受の焼付き
インシデントの経過	本船は、船長ほか１人が乗り組み、平成２４年８月２３日１４時００分ごろ瀬戸港を出港し、同港西方沖を漁場に向けて航行中、１４時３０分ごろ主機が異音を発して停止した。 本船は、僚船にえい航されて瀬戸港に帰港した。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　南、風力　３、視界　良好 海象：波高　約１．０ｍ
その他の事項	主機は、潤滑油が、主軸受から給油穴を経てクランクピン軸受、及びピストンピン軸受を潤滑するようになっていたが、本インシデント後、主機が開放されたところ、６番シリンダの主軸受メタルが経年使用で摩耗し、クランク軸と連れ回り、メタルキャップとの給油穴がずれて塞がれたことにより、潤滑油が給油されなくなり、クランク軸等が焼き付いたことが判明した。

	主機は、年間約２，０００時間使用されていたが、平成１７年５月に４～６番のシリンダライナが亀裂損傷した際、ピストン抜出し整備を行い、シリンダライナ及びピストンリングの全数を交換したものの、その後、ピストン抜出し整備や主軸受メタルの開放点検が実施されていなかった。 主機取扱説明書には、ピストン抜出し整備や主軸受メタルの開放点検の目安となる運転時間又は使用経過時間が記載されていなかった。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	 あり あり なし 本船は、瀬戸港西方沖を航行中、主機６番シリンダの主軸受メタルが、経年使用で摩耗したことから、クランク軸と連れ回り、給油穴がずれて塞がれ、潤滑油が給油されず、クランク軸等が焼き付き、主機の運転ができなくなり、運航不能になったものと考えられる。 ６番シリンダの主軸受メタルは、経年使用により摩耗したことから、運転中に片当たりするなどしてクランク軸と接触して発熱し、滑りを生じて連れ回ったものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、瀬戸港西方沖を航行中、主機６番シリンダの主軸受メタルが、経年使用で摩耗したため、クランク軸と連れ回り、給油穴がずれて塞がれ、潤滑油が給油されず、クランク軸等が焼き付き、主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・船舶所有者は、主機の主要な部品について、運転時間や使用経過時間に応じた整備基準を機関製造業者に問い合わせるなどし、適切な時期に点検及び整備を実施すること。